

Audizione

VI Commissione della Camera
Finanze

Presidente On. Gianfranco Conte

Roma – 6 settembre 2012

Intervento del Dott. Corrado Passera
Ministro dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e dei Trasporti
in materia di Responsabilità Civile alla luce del DL liberalizzazioni.

Il ramo Responsabilità Civile Auto rappresenta uno dei principali mercati nel settore assicurativo anche per l'elevato numero dei veicoli in circolazione e per l'obbligatorietà della copertura assicurativa.

Data la sua rilevanza economica, il settore è stato recentemente interessato da numerosi interventi di carattere legislativo e regolamentare, finalizzati ad incentivare la concorrenza tra compagnie e la mobilità degli utenti, anche al fine di contenere la spesa per gli automobilisti.

E' in questa prospettiva che devono essere lette, in particolare, le misure contenute nel Decreto legge n. 1 del 2012 sulle liberalizzazioni e la risoluzione approvata da codesta Commissione il 14 giugno 2012, che impegna il Governo a dare attuazione alle stesse previsioni legislative, a fornire al Parlamento una compiuta e dettagliata informativa in merito e a comunicare gli effetti di tali misure al fine di diminuire il costo dei premi a carico degli assicurati contenendo le frodi nel settore.

Vorrei premettere che il Governo e il Parlamento hanno cercato, nel testo del decreto legge n. 1 del 2012 e nella legge di conversione n. 27 del 2012, di giungere ad una sintesi delle istanze e delle posizioni rappresentate dai vari attori coinvolti nel settore assicurativo della RC Auto, nonché dei consumatori, attraverso le posizioni espresse dai propri organi di rappresentanza in una serie di documenti e momenti di confronto tra Parlamento, Governo e parti sociali.

Il complesso di quelle norme prevede numerosi adempimenti attuativi.

Molti di questi vedono coinvolti come concertanti o come proponenti anche il Ministero dello Sviluppo Economico e quello delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Altri adempimenti, invece, rientrano nella competenza dell'ISVAP, che, come è noto, è stata sottoposta a riordino.

In merito, rappresento che, nel più ampio disegno volto a razionalizzare gli assetti ordinamentali ed organizzativi degli enti pubblici ed a favorire, in prospettiva, la riduzione di costi e le economie di scala, il Governo ha di recente avviato un'opera di riforma che ha riguardato anche la vigilanza del settore assicurativo.

In particolare, nella consapevolezza della necessità di pervenire ad un governo più unitario dei settori creditizio, assicurativo e previdenziale, la riforma, approvata con il recente decreto legge 6 luglio 2012 n. 95, aveva originariamente previsto, in analogia con la corrispondente istituzione a livello Europeo di un'unica Autorità di riferimento nei relativi settori (European Insurance and Occupational Pensions Authority – EIOPA), l'assorbimento dei due enti preesistenti - l'Istituto per la

vigilanza sulle assicurazioni (ISVAP) e la Commissione di vigilanza sui fondi pensione (COVIP) - in un unico organismo di vigilanza, denominato IVARP, dotato di personalità giuridica di diritto pubblico ed operante con un elevato grado di autonomia organizzativa contabile e finanziaria.

In tal modo si intendeva favorire la semplificazione e il coordinamento delle funzioni istituzionali di controllo sugli intermediari creditizi e assicurativi e sulle gestioni finanziarie previdenziali, anche allo scopo di assicurare una maggiore tutela degli utenti.

Sebbene la riforma, nella formulazione originaria, abbia riguardato tanto l'Istituto per le assicurazioni quanto la Commissione di vigilanza sui fondi pensione, il Parlamento, in sede di conversione del menzionato decreto del 6 luglio 2012, n. 95 nella legge 7 agosto 2012, n. 35, ha ritenuto di espungere le disposizioni concernenti la COVIP.

Si tratta, in ogni caso, di un intervento di razionalizzazione del sistema (anche delle autorità amministrative indipendenti) che consentirà una più efficace vigilanza nel settore.

L'oggetto degli adempimenti previsti dal decreto-legge n. 1 del 2012 è molto articolato, e comprende i seguenti temi principali:

- a) definizione dei criteri per incentivare l'utilizzo del risarcimento diretto;
- b) repressione delle frodi, che si riverberano sulle tariffe, anche attraverso sistemi di *reporting* aziendale e informative periodiche;
- c) contrasto della contraffazione dei contrassegni relativi alla RC Auto e ricorso ai dispositivi di rilevazione a distanza;
- d) revisione dei sistemi di liquidazione del danno;
- e) nuovi strumenti per la riduzione dei premi assicurativi (in particolare, con l'obbligo di offerte agevolate delle società di assicurazioni in relazione all'installazione della cosiddetta "scatola nera");
- f) altre iniziative per la trasparenza e la tutela dei consumatori nel rapporto contrattuale con le imprese.

Volendo ora entrare nel merito dello stato di attuazione delle singole misure, per quanto riguarda il punto primo, la definizione dei criteri per incentivare l'utilizzo del risarcimento diretto - art. 29 d.l. n. 1 del 2012 - sarà oggetto di un provvedimento dell'ISVAP previsto entro il mese di ottobre che scioglierà i nodi ancora aperti relativi ai criteri di calcolo dei valori di compensazione fra l'impresa del danneggiato

(tenuta ad anticipare il risarcimento) e quella del danneggiante tenuta a sostenere il costo finale.

Al riguardo è già operativo, presso il Ministero dello Sviluppo Economico, un Comitato tecnico con l'ISVAP, l'ANIA ed i rappresentanti dei consumatori, per i necessari approfondimenti.

Quanto al secondo punto, riguardante la repressione delle frodi (che si riverberano sulle tariffe), l'ISVAP ai sensi dell'art. 30 dello stesso decreto-legge ha adottato, il 9 agosto, il regolamento per la predisposizione del modello di relazione delle compagnie assicurative sulla propria attività di contrasto alle frodi, che dovrà consentire di evidenziare i dati relativi alle procedure avviate in connessione ad ipotesi di frode, e che dovrà indicare il numero di sinistri oggetto di approfondimento, il numero di querele e denunce presentate all'Autorità giudiziaria, il relativo esito, le misure organizzative interne adottate o promosse per contrastare le frodi.

Quanto al terzo punto, riguardante il contrasto della falsificazione dei contrassegni della RC Auto e il ricorso ai dispositivi di rilevazione a distanza e controllo tecnologico, l'art. 31 del decreto-legge contiene un'importante norma di sistema che coinvolge direttamente diversi soggetti istituzionali.

In particolare, entro il 25 settembre verrà adottato uno schema di regolamento per la dematerializzazione dei contrassegni assicurativi e la loro sostituzione con sistemi elettronici o telematici, secondo un percorso che dovrà concludersi – secondo la legge - nell'arco di due anni dall'emanazione del regolamento.

L'Amministrazione, sulla base delle comunicazioni delle imprese di assicurazione, formerà l'elenco dei veicoli sprovvisti di assicurazione e ne darà comunicazione (con diffida a non circolare senza mettersi in regola) ai singoli proprietari.

Negli ultimi mesi si sono svolti alcuni incontri tra i responsabili delle strutture tecniche dei centri elaborazione dati del MIT e dell'ANIA per superare le problematiche connesse con lo scambio delle informazioni tra i due sistemi informativi. Infatti il centro elaborazione dati della Direzione Generale per la Motorizzazione gestisce l'Archivio nazionale dei veicoli (anche non iscritti al pubblico registro automobilistico-PRA) nel quale l'Archivio sono già memorizzate tutte le informazioni tecnico-amministrative dei veicoli, quali i dati di immatricolazione e di omologazione, l'elenco cronologico dei proprietari, l'esito delle revisioni, i collaudi per aggiornamenti tecnici.

In una prima fase, che sarà attivata entro il mese di settembre, si procederà all'acquisizione delle informazioni relative alle polizze assicurative, al fine di predisporre l'elenco dei veicoli sprovvisti di assicurazione. In una seconda fase verranno acquisite giornalmente nei sistemi della motorizzazione tutte le movimentazioni relative a nuove polizze. Tali dati saranno messi a disposizione dei cittadini e delle forze dell'ordine (compresi i comandi dei vigili urbani) che già

accedono su tutto il territorio nazionale agli archivi centralizzati della motorizzazione, sia con le attuali modalità di collegamento, sia migliorandone la fruibilità tramite applicazioni disponibili su *smartphone* (si può pensare ad una semplice applicazione accessibile a tutti attraverso la quale, digitando la targa del veicolo, si ottiene la risposta assicurato: si/no).

L'aggiornamento dell'archivio in tempo reale, quindi, consentirà di verificare con certezza se il veicolo è assicurato o meno, anche per il tramite di sistemi di rilevamento a distanza.

E veniamo al quarto punto, relativo alla revisione dei sistemi di liquidazione del danno e banca dati sinistri (art. 32, comma 3-*bis*).

In merito, sono in corso le valutazioni per individuare le possibili modifiche da apportare al regolamento vigente con riferimento alla consultazione della banca dati sinistri da parte delle amministrazioni e degli operatori interessati.

Il quinto punto riguarda i nuovi strumenti per la riduzione dei premi assicurativi ed in particolare, l'obbligo di offerte agevolate delle società di assicurazioni in relazione all'installazione della cosiddetta "scatola nera", al fine di premiare gli automobilisti virtuosi.

I consumatori infatti potranno scegliere di utilizzare le nuove formule di polizza, abbinate agli strumenti tecnologici, usufruendo nel contempo di uno sconto significativo sul premio.

In particolare si segnala che, anche a seguito di numerose riunioni tra i Ministeri coinvolti, l'ANIA e le imprese che costituiscono la categoria dei *service provider*, è stato possibile acquisire l'apporto costruttivo dei settori interessati, al fine di garantire la massima efficacia della regolamentazione, nel rispetto degli equilibri di mercato.

Proprio in questi giorni, quindi, previa verifica del rispetto dei principi del libero mercato comunitario, in stretto contatto con le strutture della Commissione europea, sono state completate le procedure di informazione comunitaria previste per la regolamentazione tecnica, trasmettendo lo schema di provvedimento con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, individua i meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, nonché lo schema di decreto del Ministero dello sviluppo economico previsto al comma 1-*ter* del citato articolo 32, DL 1/2012.

E' previsto che l'intero processo di regolazione individui i meccanismi elettronici per registrare l'attività del veicolo e definisca le modalità di raccolta, gestione ed utilizzo dei dati rilevati dai meccanismi elettronici (scatola nera) e l'interoperabilità degli stessi nel passaggio tra imprese assicurative diverse.

Infine è prevista la definizione di uno *standard* tecnologico comune per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati al quale le imprese saranno tenute ad adeguarsi nel termine di due anni.

Come già anticipato dal Commissario straordinario ISVAP nell'ambito della propria audizione, è stato quindi predisposto e trasmesso al Garante per la protezione dei dati personali e al Ministero dello sviluppo economico, uno schema di provvedimento che, in tempi brevi, sarà messo in pubblica consultazione.

Il punto successivo - concernente le iniziative per la trasparenza e la tutela dei consumatori – ha rappresentato un focus importante all'interno del DL n. 1 del 2012, con la conseguente necessità di varare norme *ad hoc* al fine di predisporre uno *standard* di modalità operative per l'applicazione delle disposizioni dell'art. 34 sull'obbligo di informativa al cliente sulle tariffe di tre diverse compagnie.

Lo schema di regolamento predisposto a questo fine è stato oggetto di consultazione pubblica terminata il 25 luglio. La relazione presentata al riguardo dal Commissario straordinario dell'ISVAP, presso la X Commissione del Senato della Repubblica, il 31 luglio 2012, ha evidenziato che sono pervenuti circa 3.400 messaggi per la maggior parte dagli intermediari di assicurazione che in gran numero hanno criticato la stessa norma a cui il Regolamento dovrebbe dare attuazione.

L'ISVAP, quindi, sta completando l'esame delle numerose osservazioni pervenute, al fine di tenerne conto, per quanto possibile, nel successivo *iter* di attuazione.

Altra importante misura in favore dei consumatori è quella che prevede la predisposizione di una relazione semestrale dell'ISVAP sull'efficacia delle disposizioni di trasparenza da pubblicare tramite Internet.

Desidero, infine, ricordare che numerose altre disposizioni riguardano il mercato assicurativo diverso dal settore RC Auto, in coerenza con l'obiettivo del Governo di consentire una maggiore possibilità di scelta per i cittadini e un maggior grado di concorrenzialità tra le imprese assicuratrici.

Infatti l'art. 28 del DL liberalizzazioni ha previsto che le banche, gli istituti di credito e gli intermediari finanziari, se condizionano l'erogazione del mutuo immobiliare o del credito al consumo alla stipula di un contratto di assicurazione sulla vita, siano tenuti a sottoporre al cliente almeno due preventivi di due differenti gruppi assicurativi non riconducibili alle banche, agli istituti di credito e agli intermediari finanziari stessi. Il cliente può scegliere liberamente sul mercato la polizza vita più conveniente e la banca è obbligata ad accettare senza variare le condizioni offerte per l'erogazione del mutuo.

A riguardo, l'Istituto di vigilanza ha definitivamente adottato il regolamento n. 40 del 3 maggio 2012.

Il Capo II – Concorrenza del decreto legge n. 201 del 6 dicembre 2011 “Salva Italia”, all'articolo 36, ha previsto il cd. divieto di *interlocking*, ovvero il divieto, per i

titolari di cariche negli organi gestionali, di sorveglianza e di controllo e ai funzionari di vertice di imprese o gruppi di imprese operanti nei mercati del credito, assicurativi e finanziari di assumere o esercitare analoghe cariche in imprese o gruppi di imprese concorrenti.

L'ISVAP ha quindi approvato il regolamento 18 giugno 2012, n. 42 e la Banca d'Italia ha approvato il provvedimento 22 giugno 2012 al fine di disciplinare il procedimento amministrativo di decadenza dalle cariche detenute in violazione.

In tal modo, è stata arginata una delle più sentite criticità del settore assicurativo (e non solo), legata alla possibilità di partecipazioni personali incrociate nei mercati del credito e finanziario che limitava di fatto - come pur indicato in più occasioni dall'Antitrust - una corretta dinamica concorrenziale tra le diverse imprese, nei mercati di riferimento, a causa dell'interconnessione tra gli organi di governo (gestionali, sorveglianza e controllo) delle varie aziende.

Tornando allo specifico settore RC Auto, e traendo qualche conclusione, devo evidenziare che il decreto legge n. 1 del 2012 prevede numerose norme immediatamente operative, quali ad esempio, quelle in materia di nuovi criteri di valutazione delle lesioni di lieve entità, di rimodulazione del sistema sanzionatorio per frodi e di consultazione delle Banche dati sinistri.

Le altre norme del decreto legge sono state già attuate o sono in fase di attuazione.

Naturalmente questa audizione ha anche l'obiettivo di raccogliere dagli onorevoli deputati le sollecitazioni e i suggerimenti di cui - Vi assicuro - farò tesoro nei prossimi giorni.